Deutscher Bundestag **Drucksache 19/779**

19. Wahlperiode 16.02.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/376 –

Ergebnisse des Kostengutachtens zum Projekt „Stuttgart 21“

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Aufsichtsrat der bundeseigenen Deutschen Bahn AG, davon auch Mitglieder der Bundesregierung, beriet am 13. Dezember 2017 über neue Erkenntnisse aus einem Gutachten von PricewaterhouseCoopers GmbH (PwC) und Emch+Berger Holding GmbH zum Projekt „Stuttgart 21“. Laut verschiedenen Medienberichten soll in einer weiteren Aufsichtsratssitzung im Januar 2018 das Thema „Stuttgart 21“ erneut auf der Tagesordnung stehen und hierzu Entscheidungen getroffen werden (Stuttgarter Zeitung vom 18. Dezember 2017). Zusätzlich zu dem im Jahr 2013 vom Aufsichtsrat veränderten Finanzierungsrahmen für „Stuttgart 21“ in Höhe von maximal 6,526 Mrd. Euro sind neue Mehrkosten von 1,4 Mrd. Euro inklusive eines neuen, rund 300 Mio. Euro umfassenden Risikopuffers festgestellt worden (Stuttgarter Nachrichten vom 13. Dezember 2017).

In der 49. und 50. Kalenderwoche wurden durch mehrere Abgeordnete der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN verschiedene Schriftliche Fragen zu den Hintergründen und Ursachen der neuerlichen erheblichen Kostensteigerung beim Projekt „Stuttgart 21“ an die Bundesregierung gestellt. Die eingereichten Fragen wurden zum weit überwiegenden Teil aus Sicht der Fragesteller unzureichend mit Verweis auf die anstehende Aufsichtsratssitzung der Deutschen Bahn AG vom 13. Dezember 2017 beantwortet. Daher wiederholt die vorliegende Kleine Anfrage mehrere bereits an die Bundesregierung gerichtete Fragestellungen und ergänzt diese durch Fragen zu neuen Entwicklungen. Die Fragesteller erwarten, dass die Bundesregierung ihren verfassungsrechtlichen Auskunftspflichten, die vom Bundesverfassungsgericht mit Urteil vom 8. Oktober 2017 zu Gunsten der parlamentarischen Rechte und über das bisherige Rechtsverständnis der Bundesregierung hinaus ausgeweitet wurden, umfassend nachkommt.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 14. Februar 2018 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Haben die Gutachter, die den Zeit- und Kostenplan des Projektes „Stuttgart 21“ überprüft haben, ausschließlich vom bundeseigenen Unternehmen Deutsche Bahn AG vorgelegte Dokumente geprüft oder haben sie auch weitere Dokumente von der Deutschen Bahn AG bzw. der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH angefordert und ausgehändigt bekommen?

Nach Auskunft des beauftragten Gutachters PricewaterhouseCoopers (PwC) wurden über die von der Deutschen Bahn AG (DB AG) bzw. der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH (PSU) vorgelegten Unterlagen hinaus folgende Dokumente angefordert und ausgehändigt:

– übergreifende Projektinformationen (z. B. Statusberichte),

– Kostenberichte mit Kalkulationsgrundlagen,

– Risikoberichte,

– Vergabeunterlagen,

– Terminpläne,

– technische Planungsunterlagen und technische Konzepte.

Außerdem wurden zahlreiche Experteninterviews mit der PSU Projektleitung, der kaufmännischen und technischen Leitung der Planfeststellungsabschnitte sowie dem Querschnittsbereich Steuerung, Risikomanagement und Nachtragsmanagement durchgeführt.

Die Detailanalyse der Kosten- und Terminsituation erfolgte auf Grundlage von Variantenauswertungen, Marktpreisbetrachtungen sowie Ableitung von Kostenentwicklungen basierend auf historischen Werten.

Im Übrigen wird zu den angeforderten Unterlagen Dritter auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 10 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/504 verwiesen.

2. Wie bewertet die Bundesregierung nach dem jüngst prognostizierten Kostenanstieg auf 7,9 Mrd. Euro die Wirtschaftlichkeit des Projektes „Stuttgart 21“, und wie bewertet sie die sich daraus stellenden Rechtsfragen für die bundeseigene Deutsche Bahn AG (Süddeutsche Zeitung vom 1. Dezember 2017)?

Die aktuelle Wirtschaftlichkeitsbetrachtung auf Grundlage der dem Aufsichtsrat vorgelegten Informationen zeigt, dass die Fortführung gegenüber einem Abbruch des Projekts vor dem Hintergrund des bereits erreichten Projektfortschritts auch mit dem jüngst prognostizierten Kostenanstieg wirtschaftlich ist.

Aufsichtsrat und Konzernvorstand der DB AG haben im Oktober 2017 eine erneute Untersuchung der Termin- und Kostensituation des Projektes „Stuttgart 21“ durch externe Gutachter in Auftrag gegeben. Die zur 126. Sitzung des Aufsichtsrates am 13. Dezember 2017 vorgelegten Ergebnisse dieser Überprüfung wurden in den vergangenen Wochen vom Gremium intensiv beraten.

Der Konzernvorstand der DB AG hat unter Berücksichtigung der gutachterlichen Bewertung vorgeschlagen, den Gesamtwertumfang auf nunmehr 7,705 Mrd. Euro festzulegen.

Um unvorhergesehene Ereignisse berücksichtigen zu können, hat der Vorstand einen Puffer in Höhe von 495 Mio. Euro vorgeschlagen, so dass sich der Finanzierungsrahmen auf 8,2 Mrd. Euro erhöht. Der Aufsichtsrat hat dem Beschlussvorschlag des Vorstands zugestimmt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

3. In welchem Maße sind die „langwierigen Genehmigungsverfahren“ mitverantwortlich für die Kostensteigerungen beim Projekt „Stuttgart 21“ (Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 30. November 2017)?

Nach Angaben der DB AG ist der Anstieg der Kostenprognose neben den Baupreissteigerungen, deutlich aufwendigeren Verfahren beim Tunnelbau im Anhydrit und der späteren Inbetriebnahme im Jahr 2025 auch auf umfangreiche Genehmigungsverfahren zurückzuführen.

Für das Projekt sind unterschiedliche behördliche Genehmigungen im Rahmen von Planfeststellungsverfahren wie auch in nachlaufenden eigenständigen Genehmigungsverfahren einzuholen. Im Zusammenhang mit Planfeststellungen sind umfangreiche Prüfungen und Stellungnahmen erforderlich. Technische Genehmigungen (wie beispielsweise Zustimmungen im Einzelfall) werden im Rahmen von eigenständigen technischen und sicherheitsbehördlichen Genehmigungsverfahren erteilt. Ebenso sind bodenschutzrechtliche und entsorgungsrechtliche Genehmigungen und Nachweise einzuholen.

Die vielfältigen Veränderungen der Normen und Vorschriften etwa bei Brandschutz, Entrauchung, Entfluchtung, Lärmschutz im Laufe der Planungszeit haben zudem zu erheblichen Umplanungen und Verzögerungen und somit auch zu Mehrkosten geführt.

Hinsichtlich der Änderungen im Naturschutzrecht wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 17 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/504 verwiesen.

4. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung des Tiefbahnhof-Architekten Christoph Ingenhoven, wonach das Projekt „Stuttgart 21“ „doch längst“ 10 Mrd. Euro kosten würde (DER SPIEGEL vom 15. Dezember 2017), und welcher prognostizierte Kostenstand ist der Bundesregierung bekannt?

5. Kann nach Einschätzung der Bundesregierung ein Architekt, der laut Aussagen des Auftraggebers, der Deutschen Bahn AG, „nicht weiß, wovon er redet“, verlässlich einen funktionstüchtigen Bahnhof planen (Presseerklärung der Deutschen Bahn AG vom 15. Dezember 2017)?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Laut DB AG hat Herr Ingenhoven nach Veröffentlichung des genannten Artikels richtiggestellt, dass sich seine Aussage auf das Projekt „Stuttgart 21“ und alle involvierten Bahnstrecken inklusive der „Neubaustrecke Wendlingen – Ulm“ bezieht.

Die Aussagen des Architekten Ingenhofen zum Gesamtprojekt geben keinen Anlass, dessen Wettbewerbsentwurf für die Planung des Bahnhofs Stuttgart als Teilbereich des Projektes Stuttgart 21 in Zweifel zu ziehen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

6. Von welchen Kosten geht das neue Kostengutachten zum Projekt „Stuttgart 21“ für den Fall eines Projektabbruchs aus (vgl. Handelsblatt vom 30. November 2017: demnach „ […] ein Abbruch des Bauprojekts inzwischen teurer wäre, als es zu Ende zu bauen.“)?

Nach Aussage der DB AG wurden die Projekte „Stuttgart 21“ und „Neubaustrecke Wendlingen – Ulm“ von Projektbeginn an einer gesamthaften wirtschaftlichen Betrachtung unterzogen, da sich die Projekte gegenseitig bedingen. Dies gilt

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

auch für das Szenario eines Projektabbruches. In diesem Fall würden Kosten i. H. v. mindestens 7,020 Mrd. Euro anfallen. Darin sind notwendige Ersatzinvestitionen für eine Ertüchtigung der Anlagen zur Sicherung des Weiterbetriebes nicht berücksichtigt.

Bei einer Einzelbetrachtung von „Stuttgart 21“ betragen die Kosten nach der Abbruchkostenermittlung der DB AG 4 806 Mio. Euro, zuzüglich Ersatzinvestitionen i. H. v. 1 465 Mio. Euro und zuzüglich Zusatzkosten für einen alternativen Anschluss der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Zu den Ausstiegskosten sind des Weiteren die bisher eingesetzten Mittel hinzuzurechnen. Aus Sicht der Gutachter stellen diese Angaben eine absolute Untergrenze dar. Für eine genaue Kostenermittlung der Ausstiegskosten für „Stuttgart 21“ müssten zunächst entsprechende Planungen, bspw. für einen qualifizierten Ausstieg und für einen alternativen Anschluss der „Neubaustrecke Wendlingen–Ulm“, erfolgen. Jedoch ist bereits nach überschlägiger Einzelbetrachtung des Ausstiegs aus dem Projekt „Stuttgart 21“ die Fortführung des Projekts wirtschaftlicher als ein Abbruch.

7. Wie bewertet die Bundesregierung das von Projektgegnern in Auftrag gegebene Gutachten des Münchner Beratungsunternehmens VIEREGG-RÖSSLER GmbH, mit dem die Ausstiegskosten deutlich geringer angesetzt werden als die Kosten für einen Weiterbau (Stuttgarter Zeitung vom 12. Dezember 2017)?

Das Beratungsunternehmen Vieregg-Rössler GmbH hat zum Projekt „Stuttgart 21“ zwei Gutachten in 2008 und 2015 erstellt. Die Bundesregierung nimmt nicht zu Gutachten Dritter Stellung.

8. Bis zu welchem Zeitpunkt wäre ein Projektabbruch nach Einschätzung der Bundesregierung als Vertreterin des Eigentümers der Deutschen Bahn AG bzw. der Gutachter kostengünstiger gewesen als ein Weiterbau des Projekts „Stuttgart 21“ (bitte Angabe des Datums)?

Bereits die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung im Jahr 2013 zeigte, dass die Fortführung gegenüber einem Abbruch des Projektes vor dem Hintergrund des seinerzeit erreichten Baufortschritts wirtschaftlich war. Dies wird durch die aktuelle Wirtschaftlichkeitsbetrachtung bekräftigt.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 4 und 5 auf Bundestagsdrucksache 19/504 verwiesen.

9. Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarfe dahingehend, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) personell besser aufzustellen, um die mit dem Projekt verbundenen Genehmigungsverfahren so gründlich wie erforderlich und so schnell wie möglich bewältigen zu können?

Nein.

10. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Aufsichtsratsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht, der im Interview mit der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 30. November 2017 kritisierte, dass die Politik zu viel Einfluss auf die Entscheidungen des Aufsichtsrats des bundeseigenen Unternehmens Deutsche Bahn AG nehme?

Nein.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

11. In welcher Weise wurde seitens der Bundesregierung oder früherer Bundesregierungen politischer Einfluss ausgeübt, um das Projekt „Stuttgart 21“ zu bauen bzw. trotz sich abzeichnender und bestätigter Kostensteigerungen im Jahr 2013 das Projekt „Stuttgart 21“ nicht abzubrechen?

Die Zustimmung des Aufsichtsrats im März 2013 zum Beschlussvorschlag des Vorstands der DB AG, den Gesamtwertumfang den Finanzierungsrahmens zu erhöhen, erfolgte auf Basis einer vertieften inhaltlichen Diskussion, der nicht nur die Berechnungen der DB AG sondern auch externe Gutachten zu Grunde lagen.

12. Welche Konsequenzen haben die Vertreterinnen und Vertreter der Bundesregierung in der Sitzung des Aufsichtsrates der Deutschen Bahn AG am 13. Dezember 2017 gezogen, als die jüngste Kostensteigerung beim Bahnprojekt „Stuttgart 21“ aufgerufen wurde?

Die Vertreter der Bundesregierung haben in der Aufsichtsratssitzung der DB AG am 13. Dezember 2017 die Beschlussfassung über die Verschiebung des Inbetriebnahmetermins und die Erhöhung des Finanzierungsrahmens für das Projekt „Stuttgart 21“ auf Anfang 2018 verschoben, um die zur Sitzung vorgelegten Unterlagen und Gutachten hinreichend bewerten zu können. Die Bundesvertreter haben sich in den vergangenen Wochen intensiv mit der Thematik befasst, die Risiken hinterfragt und mit dem Vorstand der DB AG am 22. Januar 2018 diskutiert. Im Ergebnis hat der Vorstand der DB AG in der 127. außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrates am 26. Januar 2018 vorgeschlagen, den Gesamtwertumfang auf 7,705 Mrd. Euro und den Finanzierungsrahmen auf 8,2 Mrd. Euro festzulegen. Der Beschlussvorschlag des Vorstands bildet das Ergebnis der Diskussion in den letzten Wochen ab. Der Aufsichtsrat hat daher dem Vorschlag mit einen Maßgabebeschluss zugestimmt.

13. Wie wird unterbunden, dass die Kostensteigerungen bei „Stuttgart 21“ zu Verzögerungen oder zur Unterlassung von Investitionen oder zur Reduzierung der investiven Eigenmittel für die bundeseigene Schieneninfrastruktur außerhalb des Projekts „Stuttgart 21“ (bspw. in der Instandhaltung oder für nicht zuwendungsfähige Planungskosten) durch den bundeseigenen Konzern Deutsche Bahn AG führen?

Die Finanzierung der Investitionen in die Bundeschienenwege, sowohl für den Neu- und Ausbau als auch für Ersatzinvestitionen, Unterhaltung und Instandsetzung ist zwischen Bund und DB AG klar geregelt.

Gemäß § 8 Absatz 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) finanziert der Bund Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Die Investitionen umfassen Bau, Ausbau sowie Ersatzinvestitionen der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes nach Maßgabe dieses Gesetzes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Gemäß § 8 Absatz 4 BSWAG tragen die Eisenbahnen des Bundes die Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung ihrer Schienenwege. Gemäß § 10 BSWAG beteiligen sich die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) anteilig an der Finanzierung.

Die Finanzierung des Ersatzinvestitionsbedarfs ist in der geltenden LuFV ebenso festgelegt wie ein Mindestinstandhaltungsbeitrag der EIU.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Mit der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung wurde 2017 ein neues Verfahren zur Festlegung des Eigenanteils bei Bedarfsplanvorhaben entwickelt, der sich am unternehmerischen Interesse orientiert. Die bisherige pauschale Planungskostenfinanzierung wurde zugunsten einer Projektfinanzierung mit anteiliger Beteiligung an den Gesamtkosten aufgegeben. Gleichzeitig wurden Meilensteine etabliert, mit denen der Zeitpunkt der Projektfertigstellung verbindlich geregelt wird.

14. Welche Veränderungen baulicher Art im Bereich des neuen Tiefbahnhofes Stuttgart Hauptbahnhof im Projekt „Stuttgart 21“ führen nach Kenntnis der Bundesregierung dazu, dass die „neue Bahnhofshalle mit 28 Kelchstützen“ zum „Kostentreiber“ (Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 30. November 2017) des Projekts „Stuttgart 21“ wird?

Die Realisierung des Bauwerks mit einer bislang noch nie gebauten Betonschalenkonstruktion aus 28 Kelchstützen muss den funktionstechnischen Anforderungen an den neuen Bahnknoten genügen. Für dieses außergewöhnliche Bahnhofsbauwerk gibt es keine Referenzdaten. Eine Herausforderung stellt neben den funktionalen und verkehrlichen Überschneidungen (beispielsweise der Querung der S-Bahn und der SSB) auch die ingenieurtechnische Umsetzung des Projektes einschließlich Brandschutz und Entrauchung dar, was sich in aufwändigen Prüfprozessen etwa für die Statik und den Brandschutz niederschlägt.

15. Welche Gegensteuerungsmaßnahmen beim Projekt „Stuttgart 21“ werden nach Kenntnis der Bundesregierung im Bereich des neuen Tiefbahnhofes Stuttgart Hauptbahnhof ergriffen, um eine Kostendämpfung zu erreichen?

16. Welche Gegensteuerungsmaßnahmen beim Projekt „Stuttgart 21“ werden nach Kenntnis der Bundesregierung in den anderen Planfeststellungsabschnitten außerhalb des neuen Tiefbahnhofes Stuttgart Hauptbahnhof ergriffen, um eine Kostendämpfung zu erreichen?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Prüfung von Maßnahmen zur Kosteneinsparung erfolgt entsprechend in allen Planfeststellungsabschnitten des Projekts „Stuttgart 21“ im Regelprozess. Darüber hinaus wurde ein Programm zur Minimierung der Baukosten durchgeführt, durch das nach Angaben der DB AG partiell Kosteneinsparungen realisiert werden konnten.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 19 und 20 auf Bundestagsdrucksache 18/504 verwiesen.

17. Worin genau liegen nach Kenntnis der Bundesregierung die vom Infrastrukturvorstand der bundeseigenen Deutschen Bahn AG, Ronald Pofalla, ausgewiesenen „planerischen und genehmigungstechnischen Schwierigkeiten“ bei Planung und Bau des neuen Haltepunkts am Flughafen Stuttgart, auch angesichts „nahezu unlösbarer Brandschutz-Probleme“ (u. a. Stuttgarter Zeitung vom 14. Dezember 2017)?

Die Anbindung des Landesflughafens an das Fernbahnnetz erfolgt von Norden her über den Fildertunnel aus Richtung Stuttgart, aus Osten aus Richtung Ulm über die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm (Planfeststellungsabschnitt 1.3a) und aus Süden über die Gäubahn (Planfeststellungsabschnitt 1.3b). Der Planfeststel-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

lungsbeschluss für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3a wird vor dem Verwaltungsgerichtshof (VGH) in Mannheim angefochten und ist daher noch nicht bestandskräftig.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 74 auf Bundestagsdrucksache 18/317 verwiesen.

18. Wie bewertet die Bundesregierung die Ideen der Deutschen Bahn AG für Umplanungen am Flughafen (Stuttgarter Zeitung vom 14. Dezember 2017)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 19 und 20 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/504 verwiesen.

Vor einer Verständigung der Projektpartner kann eine Bewertung durch die Bundesregierung nicht erfolgen.

19. Welche der geplanten bzw. der im Bau befindlichen Streckenabschnitte von „Stuttgart 21“ und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm werden nach Kenntnis der Bundesregierung ausschließlich mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS ausgestattet (also ohne „Rückfallebene“ durch zusätzliche konventionelle Signalisierung; bitte die Streckenabschnitte genau abgrenzen), und wie bewertet die Bundesregierung dies angesichts der Erfahrungen auf der Neubaustrecke zwischen München und Berlin (Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 12. Dezember 2017, „Chaos mit vier Buchstaben“)?

Auf allen Strecken des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm („Stuttgart 21“ und „Neubaustrecke Wendlingen – Ulm“) wird neben der Zugsicherung mit ETCS auch eine konventionelle Zugsicherung realisiert.

20. Wie bewertet die Bundesregierung – auch mit den Erfahrungen während der Sperrung der Rheintalbahn nach dem Baustellenunfall in Rastatt – das Notfallkonzept für „Stuttgart 21“, und welche Konsequenzen sollte dies aus Sicht der Bundesregierung für die Gäubahnstrecke zwischen Stuttgart-Österfeld und Stuttgart Hauptbahnhof haben, die die Deutsche Bahn AG aufgeben möchte (SÜDWEST PRESSE vom 9. Dezember 2017)?

Bei dem Streckenabschnitt zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und Haltepunkt Stuttgart Österfeld handelt es sich um einen Teil der Strecke 4861 (S-Bahn), von der nicht bekannt ist, dass sie im Zuge des Projekts „Stuttgart 21“ aufgegeben werden soll.

Sofern die Anbindung der Gäubahn über die Strecke 4860 im Abschnitt Stuttgart Hauptbahnhof – neue Rohrer Kurve gemeint ist, besteht die Möglichkeit, die Anbindung über Strecke 4727 im Bereich des Bahnhofs Stuttgart Nord Güterbahnhof zu nutzen oder, falls diese aufgegeben werden soll, Züge von Böblingen über Renningen – Korntal nach Kornwestheim Rangierbahnhof oder Stuttgart-Zuffenhausen und umgekehrt umzuleiten. Eine dieser Möglichkeiten müsste ohnehin als Regelfahrweg für Güterzüge von und zur Gäubahn dienen, da die Anbindung über den Flughafen von Güterzügen nicht genutzt werden darf.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

21. Bis wann ist nach aktuellem Sachstand mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm zu rechnen (in der Antwort auf die Schriftliche Frage 44 auf Bundestagsdrucksache 18/13683 des Abgeordneten Matthias Gastel nannte die Bundesregierung Dezember 2021 als Inbetriebnahmetermin)?

Die Fertigstellung verschiebt sich um ein Jahr auf Dezember 2022.

22. Befürwortet die Bundesregierung die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm unabhängig von „Stuttgart 21“, um den Reisenden zumindest mit den Fernverkehrszügen so frühzeitig wie möglich kürzere Fahrtzeiten zwischen Stuttgart und Ulm zu ermöglichen?

Die Bundesregierung strebt die Fertigstellung des Bedarfsplanvorhabens „Neubaustrecke Wendlingen – Ulm“ so zügig wie möglich an. Inwiefern eine Inbetriebnahme unabhängig von dem Projekt „Stuttgart 21“ sinnvoll möglich ist, wird durch den Vorhabenträger DB AG geprüft.

23. Wer hat nach Kenntnis der Bundesregierung bei wem welche Untersuchungen für die von „Stuttgart 21“ unabhängige Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm in Auftrag gegeben (SÜDWEST PRESSE vom 16. Dezember 2017), was genau wird dabei untersucht, und ist auch eine verbesserte Signaltechnik zwischen Plochingen und der eingleisigen Güterzugkurve, mit der in kürzeren Abständen gefahren werden kann, Gegenstand dieser Untersuchungen?

Wann wird mit den Ergebnissen der Untersuchungen gerechnet, und wann werden diese öffentlich gemacht?

Für eine mögliche vorgezogene Inbetriebnahme der Neubaustrecke hat die DB AG erste grobe fahrplantechnische Überlegungen angestellt, die positiv verlaufen sind. Dem werden sich nun vertiefende und detaillierte Fahrplanuntersuchungen unter Beteiligung der verantwortlichen Aufgabenträger anschließen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333